

臺灣雲林地方法院民事簡易判決

113年度簡字第65號

原告 建安土木包工業

法定代理人 黃秀香

訴訟代理人 黃諱蓉律師

被告 曾品嵐

上列當事人間請求損害賠償（交通）事件，本院於民國114年2月7日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告應給付原告新臺幣277,699元，及自民國113年4月24日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告負擔百分之9，餘由原告負擔。

本判決第一項得假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、原告主張：

(一)原告乃執行國道道路工程之工程行，於民國112年07月24日上午9時9分許由原告員工即訴外人林燦岳駕駛原告所有之車牌號碼000-00號自用大貨車附加框式緩撞設施升降機（下稱系爭甲車及系爭緩撞設施）於國道1號進行施工警示作業，用以保護工作區人員及車輛的安全。系爭甲車停放在雲林縣○○鎮○道0號北向231.8公里處之內側車道作業時，被告駕駛車牌號碼000-0000號白色自用小客車（下稱乙車）由後方駛來，但被告未親自操控乙車，而是倚賴車輛自動跟車系統行駛，並疏未注意車前狀況，且未隨時採取必要之安全措施，自後方撞擊系爭緩撞設施，導致系爭緩撞設施全部毀損（下稱本件車禍），系爭緩撞設施之

防護功能不因使用年限增加而有遞減，且系爭緩撞設施因本件車禍致設施全毀，另系爭甲車車體亦因本件車禍撞擊造成損壞，被告此侵權行為之事實有國道公路警察局道路交通事故當事人登記聯單、國道公路警察局道路交通事故初步分析研判表、國道公路警察局第四公路警察大隊斗南分隊道路交通事故現場圖、國道公路警察局第四公路警察大隊斗南分隊道路交通事故照片可稽。是被告違反道路交通安全規則第94條第3項規定，撞擊系爭甲車及系爭緩撞設施導致該設施受損，原告為此依民法第184條第1項前段、第191條之2前段、第213條第1項、第3項規定提起本件訴訟。

(二)按汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。道路交通安全規則第94條第3項明文規範。次按因故意或過失不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法加損害於他人者亦同。違反保護他人之法律致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行為無過失者，不在此限。又按汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。民法第184條第1項、第191條之2前段分別定有明文。被告就本件車禍之發生有過失，原告所有系爭甲車、系爭緩撞設施毀損與被告之過失行為間，具有相當因果關係，原告自得依上開規定，請求被告賠償損害。

(三)原告請求損害賠償之項目及金額分述如下：

1.拖吊費用新臺幣（下同）15,000元：

原告所有之系爭甲車及系爭緩撞設施因本件車禍致生毀損，經原告委託海口汽車拖吊有限公司（下稱海口拖吊公司）拖吊，因而支出拖吊費用，共計15,000元。

2.系爭甲車受損之維修費用32,831元：

因被告之過失致發生本件車禍，致原告所有之系爭甲車

嚴重毀損，經原告委由長源汽車股份有限公司（下稱長源公司）維修，因而支出車輛維修費用，共計32,831元。

3.系爭防撞設施受損之維修費用1,772,260元：

因被告之過失致發生本件車禍，致原告所有之系爭防撞設施嚴重毀損，經原告委由隆太國際有限公司（下稱隆太公司）維修，因而支出系爭防撞設施維修費用，共計1,772,260元。

4.另行租用緩撞車、交維車之費用1,458,213元：

原告於本件車禍當時，除承包本件交通部公路總局「第M16標國道1號中沙大橋耐洪與耐震能力提升改善工程暨西螺交流道穿越橋改建工程」外，另有承包交通部公路總局「國道1號增設銜接台74線系統交流道工程」、

「國道後續路段橋梁耐震補強工程(區段2-1)第M38C標-國3中港和美段及國4全線」、「國道6號東草屯休息站新建工程暨附屬設施配合工程」、「國道4號台中環線豐原潭子段計畫F711標交通控制系統工程」等工程需要施作，此有工程契約影本可稽。而系爭甲車及系爭緩撞設施因本件車禍受損嚴重無法繼續使用，洽為原告上開承包工程施工期間，此時無車輛可供使用致原告因而需向昇發交通工程行（下稱昇發工程行）、利星五金企業（下稱利星企業）、長廷土木包工業、格尚科技有限公司（下稱格尚公司）洽租同型車輛繼續施工，所支出之租用緩撞車、交維車費用共計1,458,213元，此有三聯式統一發票可證。

5.綜上所述，被告對於原告因本件車禍所受之損害共計3,278,304元（計算式：15,000+32,831+1,772,260+1,458,213=3,278,304元），自應依前揭法條規定負損害賠償責任。

(四)並聲明：

1.被告應給付原告3,278,304元及自起訴狀繕本送達翌日

01 起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。

02 2.訴訟費用由被告負擔。

03 3.願供擔保，請准宣告假執行。

04 (五)對被告答辯所為之陳述：

05 本件依據交通部高速公路局（下稱高公局）中區養護工程
06 分局中區交通控制中心之施工通報單所載，原告所施工內
07 容屬於「移動性施工」，佐以被告於113年07月12日亦自
08 承原告此次施工內容屬移動性施工，現被告答辯顛覆前
09 詞，改以中期性施工相關資訊指摘原告違反法規云云，不
10 僅證述前後矛盾、模糊焦點，其答辯亦無所據，洵無可
11 採，詳下論述：

12 1.按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責
13 任，民法訴訟法第277條前段規定甚明。又我國民事訴
14 訟法關於舉證責任之分配係採取分類要件分類說，當事
15 人主張權利發生事實負舉證責任；主張權利不存在之
16 人，就權利障礙事實、權利消滅事實或權利排除事實負
17 舉證責任。

18 2.所謂「短暫性施工」係指於某一地點從事未逾30分鐘
19 （含）之修建及養護工作；「移動性施工」係指沿著路
20 線進行，工作地點一直在移動之工作，其工作區段亦隨
21 時移動或移動中僅作短暫停留者；本件原告係訴外人義
22 力營造股份有限公司（下稱訴外人義力公司）之下包廠
23 商，所承攬工程項目為第M16標國道1號中沙大橋耐洪與
24 耐震能力提升改善工程暨改建工程中之「車道縮減施工
25 牌面安裝」工程，此有本件高公局中區養護工程分局中
26 區交通控制中心之施工通報單可查，合先陳明。又訴外
27 人義力公司為本件工程之承攬人，原告則為下包廠商，
28 原告下包所次承攬之工程為「車道縮減施工牌面安裝」
29 工程，施工之車道為內側車道，目的為使後續訴外人義
30 力公司之施工人員、施工車及施工工程可安全本件國道
31 1號上所匡列之施工區順利完成本件之中期性施工，依

01 據高公局《施工之交通管制守則》規定及我國高公局工
02 程施作交通維持實務運作慣例，於長期性施工、中期性
03 施工之交通管制設施之布施上，必須先由一定施工廠商
04 （即本件之原告）於國道上接續安裝預設施工之牌面，
05 此部分之工程為前開第M16標國道1號中沙大橋耐洪與耐
06 震能力提升改善工程暨改建工程之前置作業，定性上屬
07 於移動性施工。而依據高公局《施工之交通管制守則》
08 規定，在國道高速公路上施工作業需於工區上游，擺設
09 交通錐及拒馬等交通維持設施，係僅限所需時間較長之
10 短、中期施工，如果是不定點的撿拾散落物、植栽修剪
11 等移動性維護作業，或是作業時間不到30分鐘的短暫性
12 施工，因為頻繁收放錐筒、拒馬的方式並不現實，更別
13 說還會徒增放置人員的安全風險，所以才規定這類作業
14 僅需以緩撞車殿後，作為施工單位的最後一道防線，此
15 有高公局發布新聞稿、我國8891採訪國道公路警察局以
16 及高公局之文章、高公局《施工之交通管制守則》可
17 參。

18 3.被告現抗辯因原告先有違反法規之情形，惟見被告提出
19 之資料，無論係提出《施工之交通管制守則》或新聞資
20 料，均與本件情形迥異，參被告之前開庭亦自承原告本
21 件次承攬工程係移動性施工，又原告提起本件訴訟前兩
22 造均曾於地方調解委員會及刑事案件囑託行車事故鑑定
23 會確認過本件原告承攬工程之性質屬移動性施工，顯見
24 被告清楚知道承攬之工程屬於移動性工程，仍不願意面
25 對自己過錯，履行自己賠償責任，不斷空言泛稱係原告
26 有錯，更胡亂指摘原告陷害被告，被告抗辯明顯欠缺法
27 律依據，委無足採。再者，原告從事高速公路交通維持
28 工程甚久，具有一定專業技術與經驗，而高公局發包之
29 高速公路交維工程並非一般廠商可隨意承攬，均需具備
30 一定專業背景與切實施作之經驗始得從事，倘曾發現有
31 違反規範之廠商，高公局定有一定拒絕廠商承攬之權

01 利，原告經營本公司商譽良好，經驗豐富，斷無可能有
02 此情形還通過高公局發包工程之審核。況且！高公局若
03 無原告專業的高速公路交維施工廠商對我國高速公路進
04 行維護，將使我國全國用路人不具安全之用路環境，本
05 件被告為一般人民，享有用路權利，且本件車禍當日天
06 候、視線、路況均正常，倘若非被告未親自操控乙車，
07 依賴車輛自動跟車系統行駛、疏於注意車前狀況，且未
08 採取必要之安全距離與措施，當可避免本件車禍發生，
09 我國新聞亦一再呼籲駕駛勿過度仰賴新型汽車之自動跟
10 車系統或自動駕車系統，被告深知此規範卻仍恣意放任
11 由其駕駛之車輛自動跟車系統行駛，當有過失，應對本
12 件原告所受之損害負賠償責任，要無疑問。

13 二、被告則以：

14 (一)依據「施工之交通管制守則」第17及18頁~參、交通管制
15 設施之類別及設置要點:二、交通錐設置要點如下:原則上
16 高速公路主線需使用附圖二(一)之B型交通錐，其餘路
17 段得採用附圖二(一)之A型交通錐。

18 (二)高公局鑑於施工單位常於安裝車道縮減施工牌面時沒有按
19 規定擺放交通錐及拒馬，造成每年數百件緩撞車遭撞之交
20 通事故，於112年4月7日在其官網發布新聞稿，明確規定
21 中期性施工在布設車道縮減施工標誌時，並需於工區上游
22 擺設交通錐及拒馬等交通維持設施(如附圖及文稿)。

23 (三)此次高公局提供原告的施工通報單上申請的是中期性施
24 工，施工時間一天，登記施工項目為車道縮減施工牌面安
25 裝，而中期性移動性施工的施工情形如下：應先並行交通
26 錐、拒馬及車道縮減牌面佈置，該施工車輛在佈置範圍內
27 移動施工，該車輛獨自行動並未佈置安全維護，已明確違
28 背法規。高公局條文明確規定施工條件要求「並於工區上
29 游擺設交通錐及拒馬等交通維持設施」。此次本件車禍施
30 工單位之施工路段在雲林縣○○鎮○道○號230至228公
31 里，而事發地在231公里，但未有任何交通錐及拒馬出

01 現，違反交通法規。

02 (四)高公局統計111年緩撞車遭撞事件，用路人具駕駛輔助系
03 統佔41%，所以不具駕駛輔助系統佔59%，112年1月至2月
04 具駕駛輔助系統和不具駕駛輔助系統各佔50%，所以本件
05 車禍之發生和具不具駕駛輔助系統無關，施工路段本來就
06 要擺放交通錐，布設車道縮減標誌時，更要於工區上游擺
07 設交通錐及拒馬等交通維持設施，高公局早有規定。

08 (五)施工單位應依照規定自上游起就要擺設交通錐及拒馬，並
09 且也無該方申請的施工跡象，有影片佐證，是否有申請但
10 無實際施工，卻違規停放車輛在此，惡意讓車撞上，好申
11 請理賠，再向受害人索取二次賠償？原告提起本件訴訟，
12 向被告索賠328萬多元，而緩撞架官方表示商品全新為150
13 萬，多出一倍以上此等惡行。

14 (六)原告違規停車在內側車道，像是在設陷阱，定會有車撞
15 上，原告視人命如草芥，好請領保險費，原告非第一次被
16 撞，顯然有靠此賺大錢嫌疑，原告在本件車禍現場並無其
17 所表示的施工情形，在提供的影片中並未看到任何施工跡
18 象，被告有提供影片佐證。

19 (七)本案承包商為訴外人義力公司，原告為其配合廠商，高速
20 公路上所有施工廠商都在施工通報單上申請移動性施工，
21 其在工作區段內隨時移動或移動中僅作暫時停留。移動性
22 施工不是無期限，施工時間2小時以上至5日是中期性施
23 工；30分鐘以上至2小時是短期性施工；30分鐘內是短暫
24 性施工，本件原告之施工時間是112年7月24日8時至17時
25 是中期性施工。原告表示施工通報單是訴外人義力公司申
26 請的，不認同其申請中期性施工，但是施工時間9小時就
27 是中期性施工，原告不是承包商，原告是承包商的配合廠
28 商，應遵照訴外人義力公司給的施工通報單進行中期性施
29 工的交通維護布設（於工區上游擺設交通錐及拒馬等交通
30 維持設施）。

31 (八)高公局於112年4月7日在其官網發布新聞稿,明確規定短、

01 中期性施工在布設車道縮減施工標誌時，並需於工區上游
02 擺設交通錐及拒馬等交通維持設施，原告卻違反規定，沒
03 有在外路肩預告標誌車擺放交通錐、沒有於工區上游擺設
04 交通錐及拒馬，沒有放交通錐及拒馬造成事故，經查中期
05 性移動性施工的施工情形如下：應先並行交通錐拒馬及車
06 道縮減牌面佈置，該施工車輛在佈置範圍內移動施工，該
07 車輛獨自行動並未佈置安全維護，已明確違反法規。

08 (九)「施工之交通管制守則」第45頁特別強調表示圖例上沒有的
09 要依本守則精神及原則設計，並非完全免設置交通警示
10 物，緩撞車基本只是保護施工人員，交通錐及拒馬才是保
11 護其他駕駛人，內側車道施工，間隔三條車道，每條都有
12 大小車輛經過阻擋右路肩視線，卻在右路肩放置標誌車毫
13 無意義，本案現場為三線道加路肩，圖例僅兩線道加路
14 肩，施工單位應依本守則精神及原則設計「施工之交通管
15 制守則」第17及18頁~參、交通管制設施之類別及設置要
16 點：二、交通錐設置要點如下：特別強調原則上高速公路
17 主線需使用附圖二(一)之B型交通錐，其餘路段得採用附圖
18 二(二)之A型交通錐。並沒有任何條文表示緩撞車可代替交
19 通錐，施工單位以訛傳訛移動性施工可免放交通錐，並無
20 實際的法規條文證明，法規是條文，黑紙白字，非圖片可
21 以代替。

22 (十)高速公路因有不肖施工廠商便宜行事，懶得擺放交通錐及
23 拒馬，隨意停車，加上官員縱容及視若無睹，罔顧駕駛人
24 性命，駕駛人高速追撞下造成車毀人亡，若急煞閃避還會
25 造成連環車禍，每年數百件因施工廠商懶得放交通錐及拒
26 馬，多少車下亡魂待本人為其申冤，肇事施工廠商興高采
27 烈威脅駕駛人索賠300多萬元，若駕駛人身亡，向家屬索
28 賠，大賺黑心錢。

29 (十一)交通部訂定的交通法規明定汽車在行駛途中，因機件故障
30 或其他緊急情況無法繼續行駛時，應在故障車輛後方100
31 公尺以上處設置車輛故障標誌。本件若再縱容不肖施工廠

01 商便宜行事，懶得擺放交通錐及拒馬，隨意停車，口耳相
02 傳後，原本依規定擺放交通錐及拒馬的廠商會被譏笑是傻
03 瓜，此後高速公路將永遠不會再看到交通錐及拒馬，大家
04 隨便施工，懶得做防護，隨意停車，愛停哪就停哪，反正
05 若被追撞有緩撞架擋著，還可索賠高額賠償金，在高速公路
06 路施工可大賺錢，一定要低價搶標，不為工程款，而是為
07 了被追撞後可索賠高額賠償金。被告於本件車禍在高速撞
08 擊下，全身筋骨受損，但存有一口氣，要為每年數百位追
09 撞身亡駕駛人及被波及連環車禍的無辜亡魂申冤，終止官
10 員再護航不肖施工廠商懶得擺放交通錐及拒馬，隨意停
11 車。

12 (三)本件車禍發生時原告施工之「第M16標國道1號中沙大橋
13 耐洪與耐震能力提昇改善工程暨西螺交流道穿越橋改建工
14 程」承包商為訴外人義力公司，原告為其分包廠商，訴外
15 人義力公司與原告簽立的合約名稱是「交維車租賃」(原
16 證8)，其等間是否有簽立「車道縮減施工牌面安裝工程」
17 合約？請原告附上施工合約，原告稱其承攬訴外人義力公
18 司之「車道縮減施工牌面安裝工程」，如果沒有簽立合約
19 就是違法施工。

20 (三)高公局所有承攬工程的廠商及分包商都要於開工前申請保
21 險，原告所分包的交維車租賃有否於開工前申請保險？請
22 原告附上保險證明，另其施工之「車道縮減施工牌面安裝
23 工程」有否於開工前申請保險？請原告附上保險證明，分
24 包廠商承攬承包商的工程，若沒有合約，若沒有保險，就
25 是違法施工。

26 (四)112年7月24日本件車禍現場的大貨車漆上東立標誌，駕駛
27 林燦岳是東立標誌工程行的員工，本件事務發生後和被告
28 聯繫的一直是東立標誌工程行的人，聯繫電話00-0000000
29 是東立標誌工程行的電話，東立標誌工程行表示其沒有保
30 險，原告之交維車租賃採購主要合約書上的電話也是留東
31 立標誌工程行的電話，施工通報單上施工廠商是訴外人張

01 家龍，而訴外人張家龍是東立標誌工程行的代表人，所以
02 事實上原告僅係交維車租賃分包商，再轉包給東立標誌工
03 程行，轉包違法，且沒有保險，東立標誌工程行違法施
04 工。而依據高公局施工條款一般條款第7頁規定承包商將
05 得標之部分工程或工作分包予分包商時，應責成分包商自
06 行履行分包契約，不得再轉包。

07 (五)綜上所述，若沒有合約，若沒有保險，相關廠商之違法行
08 為如下：

- 09 1.訴外人義力公司沒有將「車道縮減及施工牌面安裝工
10 程」分包予原告，應由訴外人義力公司自行履行該工程
11 及申請保險。
- 12 2.原告稱其承攬訴外人義力公司之「車道縮減及施工牌面
13 安裝工程」，沒有合約，沒有保險，屬違法施工。
- 14 3.訴外人義力公司將「交維車租賃」分包給原告，原告沒
15 有申請保險，而且再轉包給東立標誌工程行，轉包違
16 法，且沒有保險，東立標誌工程行違法施作。
- 17 4.本件車禍現場的大貨車漆上東立標誌工程行之標誌，該
18 車行照車主是原告，車身漆成其他公司，可見預謀犯
19 案，違法上路，違反道路交通安全規則第42條大貨車應
20 於車廂兩邊顯明位置標示汽車所有人名稱。

21 (六)依據高公局之一般條款第7頁規定分包商及其員工之行
22 為、違約及疏忽，均視同承包商之行為、違約及疏忽，並
23 應由承包商負全責處理。原告所有之系爭緩撞設施因未做
24 好中期性施工應有的提前警示，未在100公尺外放置交通
25 錐及拒馬，引導車輛，並且停放在錯誤的位置，造成本件
26 車禍發生，應向承包商即訴外人義力公司咎責，承包商有
27 投保營造工程財物損失險，因而被告才是受害人，刻正向
28 雲林地方檢察署以刑事咎責。

29 (七)訴外人義力公司與原告簽立的合約名稱是「交維車租
30 賃」，訴外人義力公司與原告是一個工作團隊，由於工作
31 沒有協調好，訴外人義力公司向原告租的交維車（標誌

車)被撞，原告謊稱承攬訴外人義力公司的之「車道縮減施工牌面安裝工程」，並聲稱是30分鐘的移動性施工，但是訴外人義力公司在施工通報單上登記施工廠商是訴外人義力公司，施工時間9小時，開放路肩：否，中期性施工（封閉路肩2小時至5日是中期性施工），施工項目是車道縮減施工牌面安裝，應遵守高公局規定所需時間較長之短、中期施工，將自上游布設施工預告、車道縮減、車道封閉等標誌，並於工區上游擺設交通錐及拒馬等交通維持設施。

(六)庭上一昧聽信原告訴訟代理人的說詞，未顧及本件車禍發生之之因果，不依據法條法規辦理，卻用函詢方式問無權之人，斷章取義，以私人看法當作證據。被告所提供的法條法規影片佐證有憑有據，皆不被採納，辦案應依據法規法條，避免爭議。施工通報單上登記的是中期性施工，施工廠商是訴外人義力公司，庭上卻說要函詢訴外人義力公司，問原告承攬的「車道縮減施工牌面安裝工程」是不是移動性施工？訴外人義力公司之回覆係作偽證，其函復原告是移動性施工，但施工通報單上有憑有據，施工廠商應是訴外人義力公司，施工時間9小時，開放路肩：否。路肩封閉就是要放交通錐，工程是中期性施工，庭上相信函復，不相信有憑有據的施工通報單，訴外人義力公司只是向原告租標誌車，施工廠商是訴外人義力公司，本件工程是中期性施工。訴外人義力公司和原告同屬肇事者，被告不解為何要肇責承包商訴外人義力公司為自己人作證？

(七)原告聲請函詢高公局其在內線車道移動性施工要不要放交通錐？斷章取義，原告不是施工廠商，施工廠商是訴外人義力公司，施工時間9小時，開放路肩：否，工程是中期性施工，施工項目是車道縮減施工牌面安裝，應遵守高公局規定所需時間較長之短、中期施工，將自上游布設施工預告、車道縮減、車道封閉等標誌，並於工區上游擺設交通錐及拒馬等交通維持設施。被告不解為何本案是封閉路

01 肩，施工9小時的中期性施工，卻要向高公局函詢移動性
02 施工來作為證據。

03 (二)臺灣雲林地方法院民事庭通知書之注意事項第11條規定當
04 事人於訊問前或訊問後經具結而故意為虛偽陳述，足以影
05 響裁判之結果者，法院得以裁定處新臺幣3萬元以下之罰
06 鍰。本案施工通報單上登記的施工廠商是訴外人義力公
07 司，施工時間9小時（08:00~17:00），開放路肩：否（亦
08 即封閉路肩），中期性施工（經對照封閉路肩2小時~5日
09 為中期性施工）。原告誤導法官函詢訴外人義力公司，訴
10 外人義力公司偽造文書虛偽陳述原告承攬的之「車道縮減
11 施工牌面安裝工程」是30分鐘移動性施工，訴外人義力公
12 司作偽證，函復的內說原告說的都對，訴外人義力公司只
13 是向原告租賃交維車。

14 (三)原告不是本件工程之施工廠商，僅是交維車租賃，法院竟
15 函詢高公局，且斷章取義，為規避責任，原告偽造文書虛
16 偽陳稱其承攬之「車道縮減施工牌面安裝工程」，施工時
17 間是30分鐘的移動性施工，不需要放置交通錐及拒馬。

18 (三)原告之偽造文書虛偽陳述足以影響裁判之結果，事實上是
19 不是移動性施工都與原告無關，法院應以裁定處3萬元以
20 下之罰鍰，以示懲戒原告偽造文書虛偽陳述、藐視法庭。

21 (三)訴外人義力公司在國道一號資訊看板公告顯示000-000K內
22 線移動施工，依規定標誌車要停放在工作區段內，然東立
23 標誌工程行在231.8公里處內線車道，在非工作區段內違
24 規停放2台標誌車(原證7登記聯單及原告自訴停放在231.8
25 公里處)、232.2公里處外側路肩違規停放1台標誌車(原證
26 8), 距離工作區段長達2公里(原證9未在工作區段停放標誌
27 車)，懷疑該廠商是不是經常利用施工期間製造車禍詐
28 財，據拖吊業者表示該廠商多次發生類似事故。

29 (四)並聲明：

30 1.原告之訴駁回。

31 2.訴訟費用由原告負擔。

01 三、本院之判斷：

02 (一)原告主張本件車禍之發生及發生之原因係因被告使用車輛
03 自動駕駛或先進駕駛輔助系統設備（裝置）不符規定等
04 情，已據其提出與所述相符之國道公路警察局道路交通事故事
05 故當事人登記聯單、國道公路警察局道路交通事故初步分
06 析研判表、國道公路警察局第四公路警察大隊斗南分隊道
07 路交通事故現場圖、國道公路警察局第四公路警察大隊斗
08 南分隊道路交通事故照片為證（本院卷第19頁至第32
09 頁），故原告之主張應為可採信。

10 (二)按「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間
11 隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或
12 以其他危險方式駕車。道路交通安全規則第94條第3項明
13 文規範。次按因故意或過失不法侵害他人之權利者，負損
14 害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法加損害於他人者
15 亦同。違反保護他人之法律致生損害於他人者，負賠償責
16 任。但能證明其行為無過失者，不在此限。又按「汽車、
17 機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於
18 他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。」民法第184條
19 第1項、第191條之2前段分別定有明文。被告就本件車禍
20 之發生有過失，原告所有系爭甲車、系爭緩撞設施毀損與
21 被告過失行為間，具有相當因果關係，原告自得依上開規
22 定，請求被告賠償損害。

23 (三)本件被告一方面答辯稱原告為「第M16標國道1號中沙大
24 橋耐洪與耐震能力提昇改善工程暨西螺交流道穿越橋改建
25 工程」中「車道縮減施工牌面安裝工程」之施工廠商，一
26 方面又堅稱：該工程之承包商為訴外人義力公司，原與訴
27 外人義力公司簽立的合約是「交維車租賃」。原告和訴外
28 人義力公司僅有交維車租賃關係，沒有施作車道縮減施工
29 牌面安裝工程關係等語。倘原告為「第M16標國道1號中
30 沙大橋耐洪與耐震能力提昇改善工程暨西螺交流道穿越橋
31 改建工程」中「車道縮減施工牌面安裝工程」之施工廠

01 商，則其與訴外人義力公司間就「車道縮減施工牌面安裝
02 工程」，應屬承攬關係。倘訴外人義力公司就「車道縮減
03 施工牌面安裝工程」僅係向原告租賃車輛，則原告與訴外
04 人義力公司間僅為租賃關係。查，原告與訴外人義力公司
05 就「第M16標國道1號中沙大橋耐洪與耐震能力提昇改善
06 工程暨西螺交流道穿越橋改建工程」所簽立之合約為「交
07 維車租賃」，有採購主要合約書在卷可憑（本院卷第59
08 頁），且原告於114年2月7日亦陳明：「本件事故發生時
09 是59頁的合約範圍」、「（當時是否為租賃契約？）當時
10 是租賃契約。」、「（被告一直主張本件交通事故發生
11 時，原告與訴外人義力營造股份有限公司間僅為車輛租賃
12 關係，而非承攬關係，此部分原告是否爭執？）不爭
13 執。」等語，則本件原告與訴外人義力公司就「第M16標
14 國道1號中沙大橋耐洪與耐震能力提昇改善工程暨西螺交
15 流道穿越橋改建工程」中之「車道縮減施工牌面安裝工
16 程」，僅係訴外人義力公司向原告租賃施工車輛，堪以認
17 定。

18 (四)雖被告一再抗辯稱：「依據『施工之交通管制守則』第17
19 及18頁~參、交通管制設施之類別及設置要點：二、交通錐
20 設置要點如下：原則上高速公路主線需使用附圖二(一)之B型
21 交通錐，其餘路段得採用附圖二(一)之A型交通錐。(二)高公
22 局鑑於施工單位常於安裝車道縮減施工牌面時沒有按規定
23 擺放交通錐及拒馬，造成每年數百件緩撞車遭撞之交通事
24 故，於112年4月7日在其官網發布新聞稿，明確規定中期
25 性施工在布設車道縮減施工標誌時，並需於工區上游擺設
26 交通錐及拒馬等交通維持設施(如附圖及文稿)。」、「此
27 次高公局提供原告的施工通報單上申請的是中期性施工，
28 施工時間一天，登記施工項目為車道縮減施工牌面安裝，
29 而中期性移動性施工的施工情形如下：應先並行交通錐拒
30 馬及車道縮減牌面佈置，該施工車輛在佈置範圍內移動施
31 工，該車輛獨自行動並未佈置安全維護，已明確違背法

01 規。高公局條文明確規定施工條件要求『並於工區上游擺
02 設交通錐及拒馬等交通維持設施』。本件車禍施工單位之
03 施工路段在雲林縣○○鎮○道○號230至228公里，而事發
04 地在231公里，但未有任何交通錐及拒馬出現，違反交通
05 法規。」等語，然既然原告僅係出租車輛供訴外人義力公
06 司於國道高速公路上施作工程，則即便施工單位有在工區
07 上游擺設交通錐及拒馬等交通維持設施之義務及在申報之
08 工區內施工之義務，其義務亦屬施工單位之訴外人義力公
09 司，原告單純出租車輛與訴外人義力公司，其就「第M16
10 標國道1號中沙大橋耐洪與耐震能力提昇改善工程暨西螺
11 交流道穿越橋改建工程」中之「車道縮減施工牌面安裝工
12 程」，並無何危害防免之注意義務可言，即便訴外人義力
13 公司就上開工項之施作有違反道路交通安全法規，亦與原
14 告無涉，故被告抗辯稱原告應就本件車禍之發生負過失責
15 任，即屬無據。

16 (五)被告雖抗辯稱：「訴外人義力公司沒有將『車道縮減及施
17 工牌面安裝工程』分包予原告，應由訴外人義力公司自行
18 履行該工程及申請保險。」、「原告稱其承攬訴外人義力
19 公司之『車道縮減及施工牌面安裝工程』，沒有合約，沒
20 有保險，屬違法施工。訴外人義力公司將『交維車租賃』
21 分包給原告，原告沒有申請保險，而且再轉包給東立標誌
22 工程行，轉包違法，且沒有保險，東立標誌工程行違法施
23 作。」、「本件車禍現場的大貨車漆上東立標誌工程行之
24 標誌，該車行照車主是原告，車身漆成其他公司，可見預
25 謀犯案，違法上路，違反道路交通安全規則第42條大貨車
26 應於車廂兩邊顯明位置標示汽車所有人名稱。」云云，然
27 本件原告既僅係將車輛出租與訴外人義力公司，則無所謂
28 違法轉包問題，且原告就「第M16標國道1號中沙大橋耐
29 洪與耐震能力提昇改善工程暨西螺交流道穿越橋改建工
30 程」中之「車道縮減施工牌面安裝工程」有沒有購買保
31 險，原告出租與訴外人義力公司之車輛車體漆上何公司或

01 行號之標誌也概與本件車禍發生之原因無關。退步言之，
02 即便原告有何違反規定之處，亦屬行政法規之違反，與本
03 件其有無肇事之過失責任無涉。則被告上開抗辯，即屬無
04 憑。

05 (六)退步言之，即便本件原告與訴外人義力公司間就「第M16
06 標國道1號中沙大橋耐洪與耐震能力提昇改善工程暨西螺
07 交流道穿越橋改建工程」中之「車道縮減施工牌面安裝工
08 程」為承攬關係，而非單純之車輛租賃關係，原告亦無庸
09 於施工路段前擺設高公局頒佈之交通管制守則內所載之A
10 型或B型交通錐（參本院卷第127頁至第135頁），其理由
11 如下：

12 1.被告雖提出高公局中區養護工程分局中區交通控制中心
13 施工通報單用以證明本件「車道縮減施工牌面安裝工
14 程」為「中期性施工」，然依上開通報單備註欄所載
15 「交通管制情形：移動性施工，中期性施工，…」（本
16 院卷第187頁），及依被告提出之本院卷第407頁LED告
17 示牌上顯示「000-000K內線移動施工」等字樣，即不能
18 僅以上開通報單備註欄有記載「中期性施工」就認為該
19 工程並非移動性施工。

20 2.依據被告所提出之網頁資料所載，所謂「中期性施
21 工」，係「指於某一固定地區，從事高速公路整建及維
22 護工作，其(1)日間封閉車道或路肩未逾（〈=）5日但
23 逾（〉）2小時者。(2)日間封閉車道或路肩未逾
24 （〈=）5日但逾（〉）1小時者。」而移動性施工係
25 「指一種沿著路線進行，工作地點一直在移動的工作，
26 其工作區段亦隨時移動或移動中僅作暫時停留者。」
27 （本院卷第253頁），可見中期性施工與移動性施工並
28 非互斥之概念，就中期性施工之高速公路工程亦有可能
29 為移動性施工。

30 3.又依據訴外人義力公司113年12月18日中沙字第1131218
31 001號函所載「原告建安土木包工業承攬之國道1號233K

01 +060至229K+560北向『車道縮減施工牌面安裝工程』
02 工作係於112年7月24日上午8時開始施作，於同日下午5
03 時完工。」等語（本院卷第361頁），可認為上開工程
04 為日間封閉車道逾2小時者，屬於中期性施工。然依據
05 訴外人義力公司113年8月22日中沙字第1130822001號函
06 所載「經查，建安土木包工業所承攬本公司國道1號233
07 K+060至229K+560北向『車道縮減施工牌面安裝工
08 程』係屬移動性施工。」（本院卷第245頁），而原告
09 承攬之工程既為「車道縮減施工牌面安裝工程」，其施
10 作工程之本質即需在工作區段隨時移動或移動中僅作暫
11 時停留，為當然之理，故原告承攬之工程亦屬「移動性
12 施工」可以認定，則訴外人義力公司之上開函文內容，
13 應屬可採。因而，本件原告施作之工程應屬中期性施工
14 中之移動性施工無疑。

15 4.依據高公局113年9月2日管字第1130023761號函說明三
16 所載「依本局『施工之交通管制守則』，內側車道移動
17 性施工為規定工作車最上游設於內側車道之標誌車，必
18 須附掛移動性緩撞設施（即緩撞車），並未規定須設置
19 交通錐及拒馬（布設圖例如附件），主要因移動性施工
20 之工區係持續移動，交通錐或或拒馬等固定式交通維持
21 設施並無法隨時配合移動，故採以標誌車附掛移動性緩
22 撞設施（即緩撞車）。」等語（本院卷第277頁至第279
23 頁）。本件原告在施作系爭工項時已以標誌車附掛緩撞
24 設施，且由被告所提出之本件事故發生前之高速公路外
25 路肩預告標誌車照片（本院卷第197頁、第259頁右上方
26 照片），顯見原告施工亦已在外側路肩設置高公局上開
27 函文附件所示之「標誌車3：掛載移動式LED標誌顯示
28 板，顯示內側施工資訊」，則原告就其承攬之「車道縮
29 減施工牌面安裝工程」所為之交通維護措施並無何違反
30 規定可言，原告對本件車禍之發生即無過失之肇事責
31 任。簡言之，被告抗辯稱原告施工未於工作車後設置交

01 通錐及拒馬為本件車禍之肇事原因云云，為不可採。

02 (七)被告雖又抗辯稱依據本院卷第407頁之LED告示牌顯示，原
03 告施工之「車道縮減施工牌面安裝工程」之施工路段為國
04 道1號000-000K內線，但依據本院卷第141頁國道公路警察
05 局道路交通事故初步分析研判表本件車禍發生之地點位於
06 「國道1號231公里800公尺處北側向內側」，並不在LED告
07 示牌顯示之施工路段內，然本件原告應係派工駕駛工作車
08 附掛緩撞設施於到達施工路段即國道1號000-000K北向內
09 側車道前之國道1號231公里800公尺處，即遭被告駕車追
10 撞，而原告於施工路段內無庸設置交通錐或拒馬已如前
11 述，則原告派工駕駛工作車附掛緩撞設施於到達施工路段
12 前當然亦無庸設置交通錐或拒馬，此乃當然解釋，且亦非
13 原告違規在施工路段範圍以外之路段施工，故被告上開抗
14 辯為不足採。

15 (八)被告雖又提出高公局規範條款一般條款（本院卷第315頁
16 至第317頁），指本件工程之承攬廠商為訴外人義力公
17 司，而非原告，訴外人義力公司將該工程中之「車道縮減
18 施工牌面安裝工程」轉包予原告施作，違反上開規範條款
19 一般條款之規定，然即便高公局與訴外人義力公司就本件
20 工程不得轉包之約定，但訴外人義力公司將部份工程轉包
21 予原告，此亦僅為訴外人義力公司對高公局違約，與本件
22 車禍發生之肇事責任無關，是被告上開抗辯亦屬無據。

23 (九)綜上，被告使用車輛自動駕駛或先進駕駛輔助系統設備
24 （裝置）不符規定，為本件車禍之過失肇事原因，原告就
25 本件車禍則無過失肇事責任，被告當需就原告所受之全部
26 損害負損害賠償責任。查，原告所受之損害金額如下：

27 1.拖吊費用15,000元：

28 原告主張其所有之系爭甲車及系爭緩撞設施因本件車禍
29 致嚴重毀損，經委託海口拖吊公司拖吊，因而支出拖吊
30 費用，共計15,000元等情，業據原告提出海口拖吊公司
31 之統一發票（三聯式）一紙在卷可查（本院卷第33

頁），堪認原告有此部份支出之損失。

2.系爭甲車受損之維修費用26,196元：

原告主張因被告之過失致發生本件車禍後，致原告所有之系爭甲車嚴重毀損，經委由長源公司維修，因而支出車輛維修費用，共計32,831元等情。然依據長源公司函覆本院之函文載明：「依據貴院提供之估價單查工作傳票0000000，建安土木包工業之車牌號碼000-00於2023.8.9入廠維修，2023.8.22完工結帳交車，維修金額26,196元(含稅)，發票號碼QK00000000。」等情（本院卷第363頁）與原告於113年12月24日補提之長源公司電子發票證明聯相符（本院卷第357頁），原告並已說明起訴時請求金額與最終支出金額不同，係因原告後續有與廠商議價，故最終發票金額為議價後金額，故原告就此部份所受之損害為26,196元。

3.系爭防撞設施受損之維修費用1,550,000元：

原告主張因被告之過失致發生本件車禍，致原告所有之系爭防撞設施嚴重毀損，經委由隆太公司維修，因而支出系爭防撞設施維修費用，共計1,772,260元等情。然依據隆太公司114年1月2日隆字第114010201號函說明二、三所載：「二建安土木包工業之緩撞車車號000-00於112年7月24日發生事故，並於當日進入本公司配合之維修廠進行檢修，經雙方確認維修金額後，於8月4日開始進行維修緩撞設施部份，並於8月16日完修緩撞設施，開始安排長源汽車維修車頭電源及電腦部份，全車於8月28日完工並通知交車，8月30日完成交車。三緩撞車車號000-00本次針對緩撞設施及相關零配件之維修金額原報價為\$1,772,260元，經議價後，本公司以新台幣155萬元整（含稅）呈作，不包含長源汽車車頭及電腦維修之費用」與原告於113年12月24日補提之隆太公司統一發票（三聯式）相符（本院卷第359頁），原告並已說明起訴時請求金額與最終支出金額不同，係因原

告後續有與廠商議價，故最終發票金額為議價後金額，故原告就此部份所受之損害為1,550,000元。

- 4.依民法第213條第3項規定，賠償回復原狀之必要費用，則所謂必要費用，於以新品換舊品時，應予折舊（最高法院100年度台上字第1294號判決意旨參照）。本件原告因本件車禍受損而維修之系爭甲車及系爭防撞設施車牌號碼均為053-T6，而由原告所提出該牌照號碼車輛之行車執照之「車身式樣及附加配備」欄已載明「框式，緩撞設施，升降機，工程車」，出廠年月則記載2013年6月（本院卷第217頁），顯見系爭甲車及系爭防撞設施均為2013年（102年6月出廠）。又依據長源公司所提供之維修/零件明細表，及隆太公司所提出之檢修單估價單（本院卷第365頁、第369頁）可知上開公司向原告請款之金額均僅係零件更換金額，而不含工資，故原告支出維修系爭甲車及系爭防撞設施之總金額1,576,196元，均應扣除折舊。依行政院所頒固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，【非運輸業用客車、貨車】之耐用年數為5年，依平均法計算其折舊結果（即以固定資產成本減除殘價後之餘額，按固定資產耐用年數表規定之耐用年數平均分攤，計算折舊額），每年折舊率為5分之1，並參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6項規定「固定資產提列折舊採用定率遞減法者，以1年為計算單位，其使用期間未滿1年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之，不滿1月者，以1月計」，上開【非運輸業用客車、貨車】自出廠日102年6月，迄本件車禍發生時即112年7月24日，已使用10年2月，則零件扣除折舊後之修復費用估定為262,699元【計算方式：1. 殘價＝取得成本÷（耐用年數＋1）即 $1,576,196 \div (5+1) \div 262,699$ （小數點以下四捨五入）；2. 折舊額＝（取得成本－殘價） $\times 1 / （耐用年數） \times （使用年數）$ 即 $(1,576,196 - 262,699) \times 1 / 5 \times (10 + 2 / 12) \div 1,313,497$ （小

數點以下四捨五入)；3.扣除折舊後價值＝(新品取得成本－折舊額)即 $1,576,196 - 1,313,497 = 262,699$ 】。

5.另行租用緩撞車、交維車之費用0元：

原告雖主張本件車禍當時，其除承包本件交通部公路總局「第M16標國道1號中沙大橋耐洪與耐震能力提升改善工程暨西螺交流道穿越橋改建工程」外，另有承包交通部公路總局「國道1號增設銜接台74線系統交流道工程」、「國道後續路段橋梁耐震補強工程(區段2-1)第M38C標-國3中港和美段及國4全線」、「國道6號東草屯休息站新建工程暨附屬設施配合工程」、「國道4號台中環線豐原潭子段計畫F711標交通控制系統工程」等工程需要施作，並提出工程契約影本為證。然依據隆太公司之上開函文可知系爭緩撞車為112年8月30日維修完畢完成交車，則原告應僅於本件車禍發生之112年7月24日至同年8月30日間需租用車輛使用。然依據原告所提出之「國道後續路段橋梁耐震補強工程(區段2-1)第M38C標-國3中港和美段及國4全線」採購合約書，其訂約日期為112年1月20日；「國道6號東草屯休息站新建工程暨附屬設施配合工程」之報價單，其簽約日期為111年7月27日；「國道4號台中環線豐原潭子段計畫F711標交通控制系統工程」之報價單，其報價日期為112年1月10日，則原告向訴外人昇發工程行、利星企業、長廷土木包工業、格尚公司洽租車輛以營運，均無法認定與本件車禍有關，則其主張其因本件車禍發生，致受有租用車輛繼續完成其他合約之支出1,458,213元，為其所受之損害云云，即屬不可採。

6.綜上所述，被告對於原告因本件車禍所受之損害共計3,277,699元(計算式： $15,000\text{元} + 262,699\text{元} = 277,699\text{元}$)，原告於該等金額內之請求係屬有據，逾此範圍外之請求，則屬無憑。

01 四、綜上，原告依據侵權行為法律關係，請求被告賠償277,699
02 元，及自起訴狀繕本送達翌日即113年4月24日起至清償日
03 止，按法定週年利率百分之5計算之利息，為有理由，應予
04 准許，逾此範圍之請求，則屬無理由，應予駁回。

05 五、本件原告勝訴部分，係就民事訴訟法第427條第2項適用簡易
06 訴訟程序所為被告敗訴之判決，依民事訴訟法第389條第1項
07 第3款規定，應依職權宣告假執行，原告就此部分聲請假執
08 行，僅為促使法院發動職權，爰不另為准駁之諭知。至原告
09 敗訴部分，其假執行之聲請失所附麗，併予駁回之。

10 六、本件判決之基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及舉
11 證，均經斟酌，核與判決之結果不生影響，爰不一一論述，
12 附此敘明。

13 七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

14 中 華 民 國 114 年 2 月 24 日

15 民事簡易庭 法 官 楊昱辰

16 以上正本係照原本作成

17 如對本判決上訴，須於判決送達後廿日內向本院提出上訴狀。如
18 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

19 中 華 民 國 114 年 2 月 24 日

20 書記官 王珮琚